

# Combien de centimes pour moins de CO<sub>2</sub>?

L'économie a d'autres motivations que la protection de l'environnement

Le Conseil fédéral a envoyé en consultation quatre variantes (cf. interview de P. Roch, p. 9) de mesures supplémentaires pour atteindre les objectifs en matière climatique. Que ce soient les partisans de la taxe CO<sub>2</sub> ou ceux du centime climatique, tous regrettent que le Conseil fédéral n'ait pas pris de décision. «Les chiffres étaient pourtant clairs. Un temps précieux sera perdu inutilement pendant les prochains mois», souligne Philippe Cordonnier, représentant romand de l'Union pétrolière (UP). Quant à Elena Hauser, de l'Association Transport et Environnement (ATE), elle estime même que plus on perd de temps, plus la taxe CO<sub>2</sub> devra être élevée.

Mais revenons quelque peu en arrière pour mieux comprendre la situation: la Suisse a signé le Protocole de Kyoto et s'engage ainsi à réduire de 8% les émissions de gaz à effet de serre. Afin de parvenir à ce but, la Suisse s'est dotée d'une loi sur le CO<sub>2</sub>, qui exige une baisse de 10% des émissions, par le biais de mesures librement consenties par l'économie et, si cela ne suffit pas, par l'instauration d'une taxe CO<sub>2</sub> sur les carburants qui serait intégralement redistribuée à la population et aux entreprises. Une telle taxe serait catastrophique, selon les milieux économiques suisses, qui ont décidé de proposer un centime climatique en lieu et place de la taxe CO<sub>2</sub>: en prélevant un centime par litre, un fonds serait constitué dans le but de lancer des actions visant à faire baisser la consommation en Suisse – comme la promotion de la mode de conduite Eco-Drive ou de Car Sharing – mais également à soutenir des actions à l'étranger. Pour Elena Hauser, il est faux de dire que la taxe est dangereuse pour l'économie, «au contraire, quelque 20 000 places de travail seront créées en instaurant une taxe CO<sub>2</sub>», soutient-elle, en mettant en avant une étude de l'EPFZ. Par exemple de nouvelles formes d'énergie seraient mises en place. Sans compter les baisses des frais de santé qui découleraient d'une réduction des émissions polluantes dangereuses pour l'être humain. «Mais une grande partie de cette baisse de carburant sera imputable aux frontaliers, qui au lieu de prendre

leur essence en Suisse, la prendront en France ou en Italie. Cela représente plus de 500 millions de perte pour la Confédération, un véritable double auto-goal!» s'insurge le porte-parole de l'UP, tandis que l'ATE espère que cela fera réfléchir les consommateurs frontaliers. On le voit, les positions sont particulièrement tranchées et chacun y va de son argument et contre-argument...

Quoi qu'il en soit, le centime climatique serait plus avantageux pour le consommateur; mais un centime pour améliorer le climat, n'est-ce pas insuffisant? «Nous avons calculé qu'il fallait réduire de 2,5 millions de tonnes par année les émissions de CO<sub>2</sub> pour respecter les objectifs de la loi CO<sub>2</sub> dans le domaine des carburants, et estimons que cela représente 1 centime et demi, explique Philippe Cordonnier, qui justifie l'achat de certificats CO<sub>2</sub> à l'étranger: «Il vaut mieux réduire les émissions de ces gaz là où cela est véritablement efficace au lieu de dilapider l'argent du public.» Du côté de l'ATE, on concède que le centime climatique permettra de réduire les émissions à l'étranger, mais on estime «difficile de certifier les mesures prises dans d'autres pays».

Les scientifiques sont intervenus dans le débat, en signant un appel en faveur de la taxe CO<sub>2</sub>, estimant que le centime climatique ne permet que de retarder des mesures de réduction efficaces. «Jamais autant de scientifiques n'avaient pris position sur un tel sujet, estime Christoph Ritz, de la plate-forme ProClim; et ils ne sont de loin pas tous membres de l'ATE!» ProClim va présenter les arguments scientifiques et économiques aux parlementaires, dans le cadre de cette procédure de consultation. «Elle le fera, souligne Christoph Ritz, sans esprit partisan, dans le but de permettre aux parlementaires de prendre la bonne décision», même si d'un point de vue personnel, il penche fortement pour les deux premières variantes, car elles auraient un véritable effet incitatif et permettraient ainsi de faire baisser l'émission de CO<sub>2</sub> en Suisse, ce qui reste l'objectif principal du Protocole de Kyoto.

jap

## Die vier Varianten in Vernehmlassung

CO<sub>2</sub>-Abgabe und Klimarappen

Zur Eindämmung der Klimaerwärmung wurde 1997 das so genannte Kyoto-Protokoll ausgehandelt. Es wurde auch von der Schweiz ratifiziert und verlangt für die Periode 2008 bis 2012 gegenüber 1990 die Reduktion der Treibhausgase um acht Prozent. Kernstück für die Umsetzung der Klimapolitik in der Schweiz ist das vom Parlament beschlossene CO<sub>2</sub>-Gesetz.

Der Bundesrat will die vom Gesetz vorgeschriebenen klimapolitischen Ziele mit zusätzlichen Massnahmen erreichen. Er will im Vernehmlassungsverfahren vier mögliche Varianten unterbreiten. Drei davon enthalten eine CO<sub>2</sub>-Abgabe, eine umfasst einen freiwilligen Klimarappen auf Treibstoffen. Der Klimarappen ist ein von der Erdölvereinigung vorgeschlagene Massnahme. Vertreter der Wirtschaft und auch Vertreter von Umweltschutzorganisationen, alle bedauern, dass der Bundesrat nicht entschieden hat. Eine zeitliche Verzögerung in der Frage um die Eindämmung der Klimaerwärmung ist die Folge.

Zur Diskussion stehen folgende Varianten:

1. CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brenn- und Treibstoffen.  
Als Abgabehöhe sind bei den Brennstoffen umgerechnet auf Heizöl «Extraleicht» rund 9 Rappen pro Liter vorgesehen. Auf Treibstoffen werden in einer ersten Stufe 15 Rappen pro Liter erhoben und später auf 20 bis 30 Rappen pro Liter erhöht.
2. Moderate CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brenn- und Treibstoffen, wobei ein Teil der Erträge für den Zukauf von Zertifikaten im Ausland verwendet wird. Der Abgabesatz auf Treibstoffen wurde auf 15 (statt 30 Rappen wie bei Variante 1) beschränkt. Die Teilzweckbindung wurde eine Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes bedingen.
3. Einführung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen von umgerechnet auf Heizöl «Extraleicht» rund 9 Rappen pro Liter. Bei den Treibstoffen soll dem Klimarappen als freiwilliger Massnahmen eine Chance eingeräumt werden. Die CO<sub>2</sub>-Abgabe bleibt jedoch auch hier eine Option, falls der Klimarappen nicht die erforderliche Wirkung zeigt.
4. Einführung eines Klimarappens auf Treibstoffen. Mit den Einnahmen sollen Massnahmen im Brenn- und Treibstoffbereich finanziert werden. Auf eine CO<sub>2</sub>-Abgabe wird vorläufig verzichtet und stattdessen auf die freiwillige Massnahme des Klimarappens gesetzt. Die CO<sub>2</sub>-Abgabe bleibt eine Option, falls dieser nicht die erforderliche Wirkung zeigt.

es